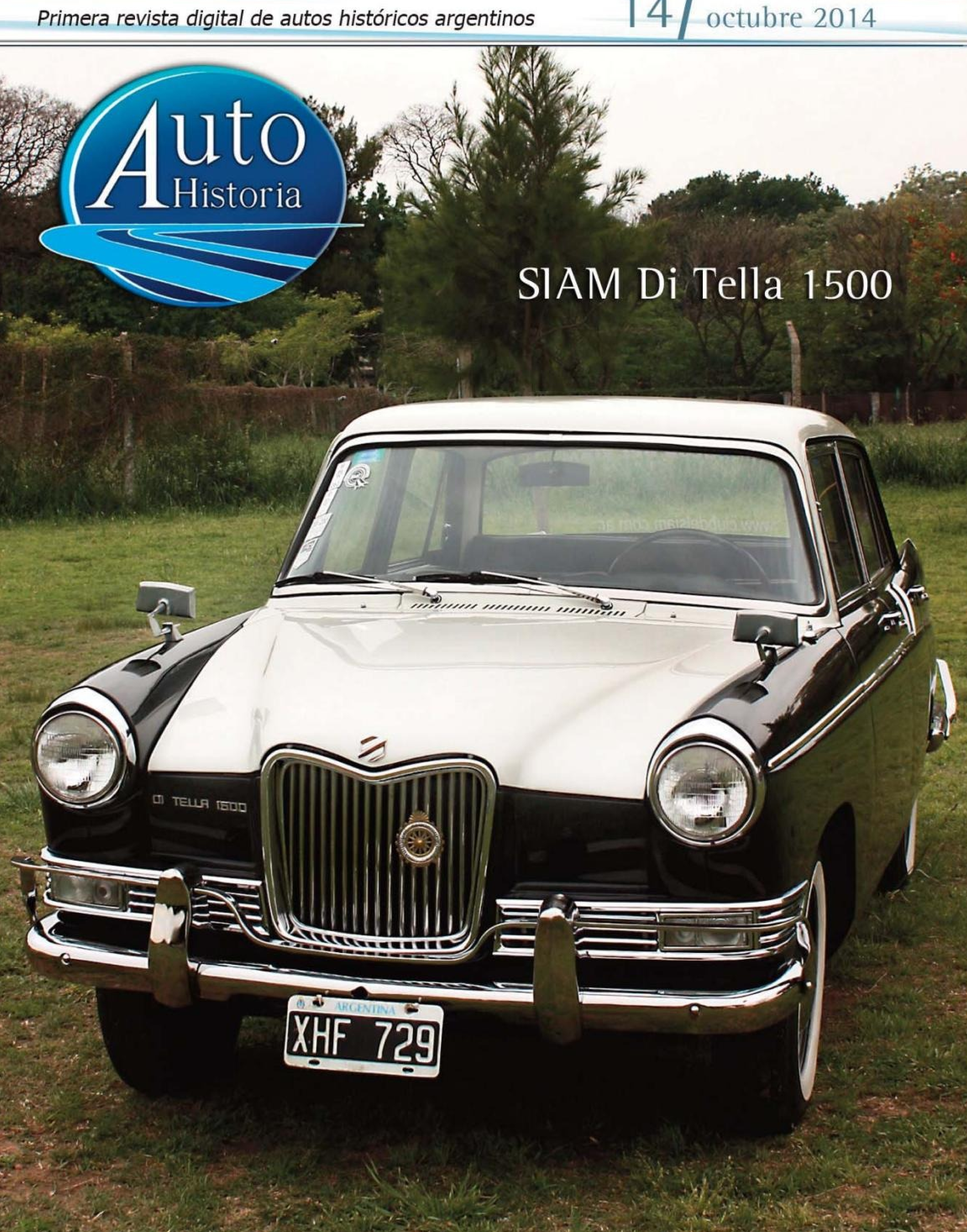
Primera revista digital de autos históricos argentinos 14 octubre 2014



SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 14 // Octubre 2014

06 *Mi Club*
Auto Union - DKW Club de Argentina

16 *Nota de Tapa*
SIAM Di Tella 1500

24 *Auto & Arte*
SIAM Di Tella 1500

10 *Visitas*
Museo "Pato" Morresi



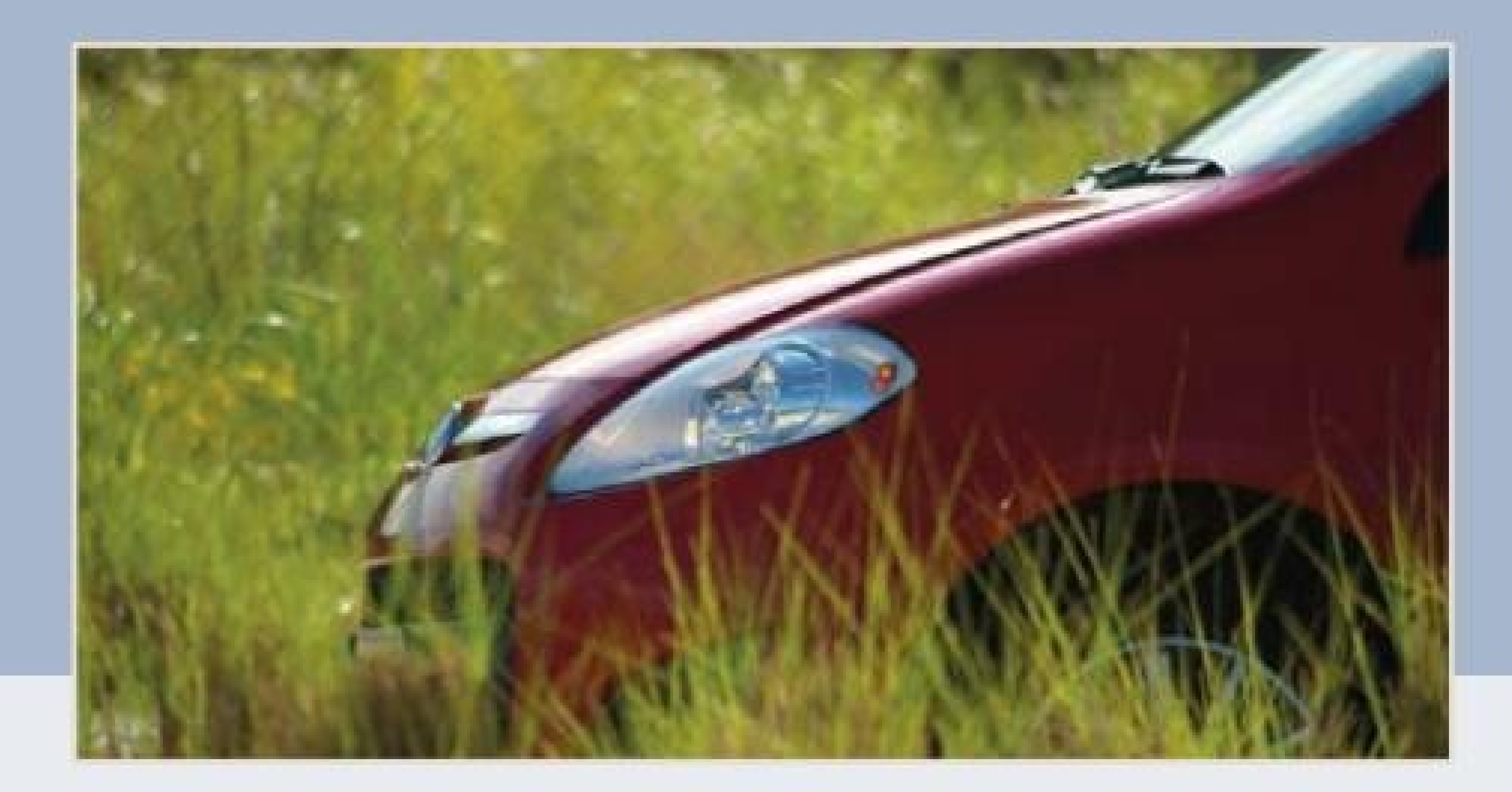
26 *Eventos I*
Autoclásica 2014

12 *Automovilismo Histórico I*
El Pingüino

30 *Ancestros*
Orient 1903

31 *Eventos II*
Expo Clásicos Cardales

32 *Clásicos de hoy*
Fiat Palio Adventure



38 *Camión Argentino*
Bedford

40 *Automovilismo Histórico II*
El 7 de Oro

44 *Restauraciones*
El Orfebre

Editorial

En esta edición, repasamos la historia del SIAM Di Tella 1500, la expresión automotriz de una empresa símbolo del desarrollo industrial de nuestro país del siglo pasado.
El calendario 2014 se va consumiendo aceleradamente y con su insobornable avance llegó el evento de autos históricos más esperado del año: Autoclásica. La tradicional muestra organizada por el Club de Automóviles Clásicos vibró una vez más en San Isidro. Estuvimos allí y te contamos lo que vimos.
A dos décadas de su trágica desaparición, viajamos a San Pedro para visitar el Museo Osvaldo "Pato" Morresi que recuerda a uno de los ídolos de Chevrolet.
Federico Kirbus nos deleita con su visión de un ancestro que formó parte de la última Recoleta-Tigre.
Te presentamos dos autos históricos del Turismo Carretera de los 60 y 70: el mítico "7 de Oro" y "El Pingüino".
Camión Argentino nos invita a cargar un Bedford y recordar su típico ronroneo.

Y mucho más.
Gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Gonzalo Alanis, Federico Kirbus, Hernán Martínez, Emiliano Passarelli, Carlos A. Pereyra y Adrián Vernazza.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

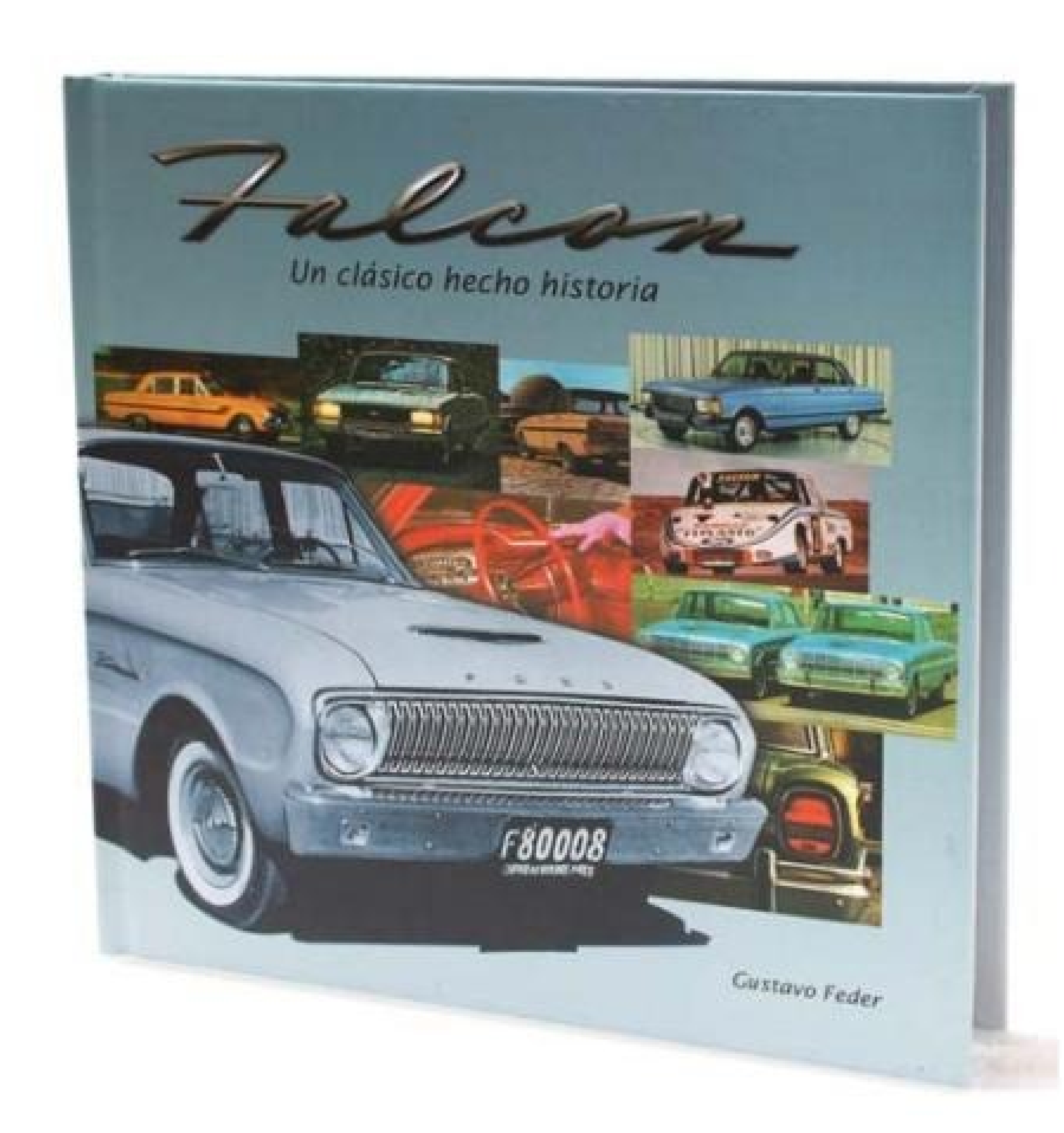


Un cuarto de millón de Sprinter

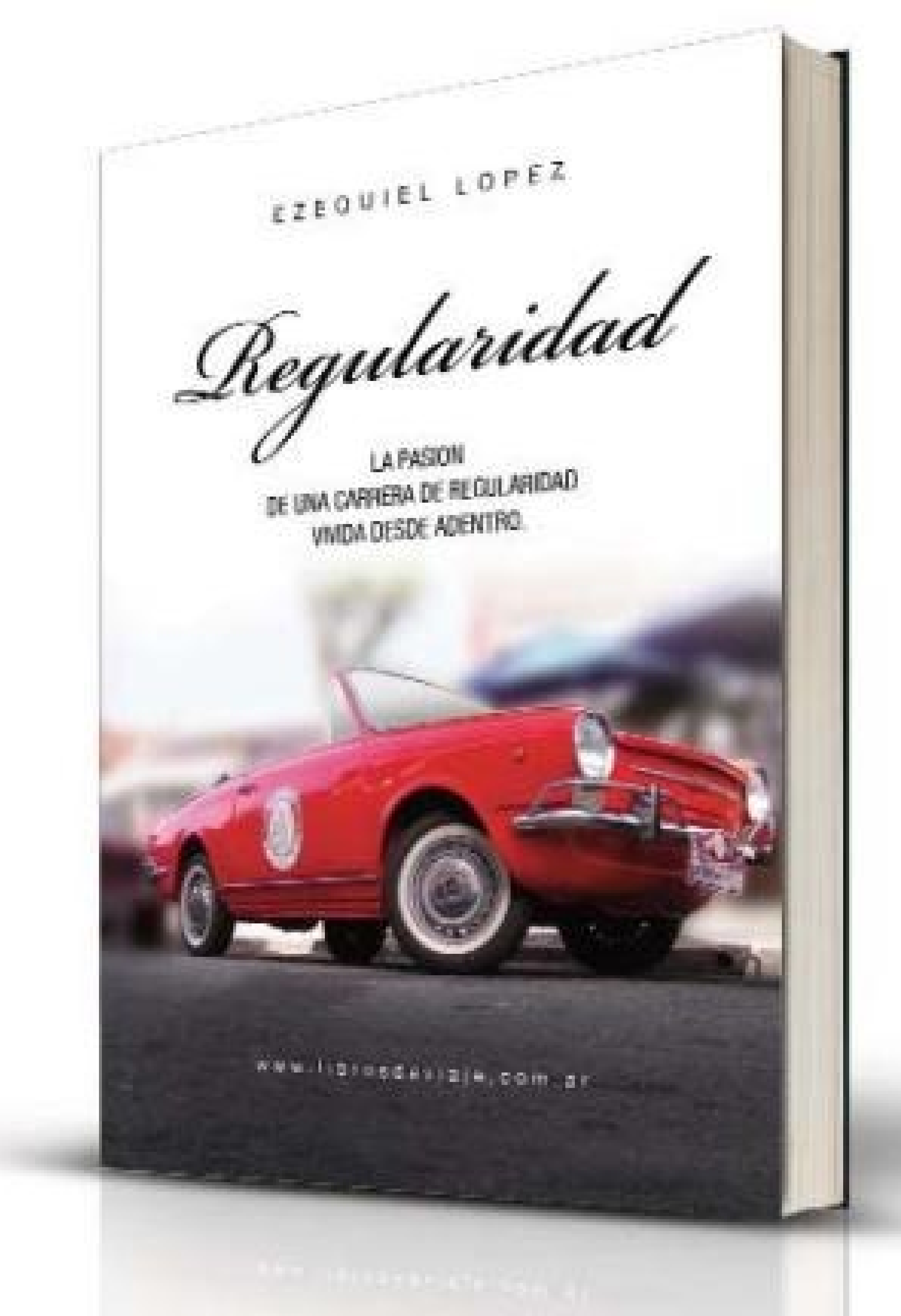
Mercedes-Benz Argentina anunció la salida de la línea de producción del Sprinter número 250.000. Se trata de un Furgón 3665 color blanco techo elevado con aire acondicionado. La entrega se realizó en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio, donde el modelo es producido.
Con 18 años recorridos y 250.000 unidades producidas, el Sprinter es el producto local que ofrece la mayor cantidad de versiones entre combi, chasis y furgón; y además, es el único en su tipo fabricado en Argentina.
El utilitario de Mercedes-Benz ha sido exportado a más de 50 destinos ubicados en los cinco continentes: Europa, Asia, América, África y Oceanía.
Su producción local se inició en el año 1996 cuando se reacondicionó el Centro Industrial especializándolo en la producción de vehículos tipo utilitarios.
Con el Sprinter 250.000, Mercedes-Benz reafirma su compromiso ininterrumpido -desde 1951- con la industria nacional, con un aumento en la producción, un incremento en las exportaciones y la concreción de nuevos proyectos de fabricación en el país.
Esta noticia es una ratificación más de que Mercedes-Benz Argentina es un centro de competencia regional en vehículos comerciales, altamente especializado en la producción de utilitarios y vehículos de transporte de carga y pasajeros. La filial argentina es la única automotriz local que produce todo el abanico de vehículos comerciales: utilitarios, camiones y buses. Además, con más de 2000 empleados la convierten en la operación industrial de vehículos comerciales más importante de Argentina. Hoy en día, la empresa fabrica en forma local el utilitario Mercedes-Benz Sprinter en todas sus versiones, el camión Atron 1720 (liviano), 1624 (semi-pesado) y 1634 (pesado), conjuntamente con los chasis de buses OF1418 y OH1618.

El libro del clásico argentino

Falcon, un clásico hecho historia es el reciente libro sobre la historia en Argentina del emblemático auto de Ford.
Escrito por Gustavo Feder y prologado por Federico Kirbus, en sus páginas se describe la extensa trayectoria de tres décadas del exitoso modelo, desde su origen en Estados Unidos hasta el cese de producción en los años 90. Su presentación en el país, su permanente evolución y sus éxitos deportivos que lo transformaron en un icono indiscutible de nuestro historial automotriz son profundamente detallados a través de un relato ameno acompañado de fichas técnicas e ilustraciones.
Más información: http://www.auto-mobilia.com.ar/



Pasión por superarse



Una carrera de regularidad es la idea romántica de luchar por algo inmaterial. Se corren para competir contra el tiempo pero sin intentar ganarle, en todo caso para igualarlo a la centésima de segundo. Se corren para jugar como cuando éramos niños y no había un motivo específico para cada una de nuestras acciones; simplemente porque es divertido.
En este mundo tan sofisticado, donde lo material parece querer destacarse frente a las cosas importantes, hacer algo por el simple hecho de alimentar la pasión, sin más pretensiones que la de sonreír a carcajadas y superarse a uno mismo gracias a la participación de los demás, es lo que le da el verdadero valor a la vida.
Las carreras de regularidad son un clásico en la República Argentina, y el Rally de Mar del Plata, es uno de los eventos con mayor trayectoria y antigüedad en el calendario anual. En la 31° edición de esta carrera, dos amigos se embarcan en un desafío esperado durante mucho tiempo. A través del relato en primera persona de Ezequiel López, podrás vivir junto a ellos, sus aventuras, ansiedades, incertidumbres, alegrías y deseos con un final emocionante.
Más info: www.librosdeviaje.com.ar



Amarok de etiqueta



Volkswagen Argentina presentó la Amarok Dark Label. Esta serie especial fue exhibida por primera vez en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt del año pasado como un prototipo deportivo pensado para combinar trabajo pesado y placer al volante.
La nueva serie reúne la fuerza del propulsor 2 litros de 180 cv, la robustez estructural y el equipamiento de confort y seguridad propios de Amarok, con elementos personalizados.
Entre ellos cabe destacar la nueva barra de estilo, llantas de aleación de 18", estribos laterales, espejos retrovisores, manijas de apertura, paragolpes trasero y gráfica "Dark Label" que recorre las puertas laterales. Esta versión ofrece vidrios traseros polarizados, ópticas oscurecidas y spoiler delantero.
Su equipamiento está a la altura de un crossover de alta gama. Dispone de frenos ABS offroad, doble airbag frontal y airbags laterales y de cabeza y tórax, anclajes Isofix, tercer apoyacabeza trasero, control de tracción y de estabilidad, distribuidor de la fuerza de frenado, asistente de arranque en pendiente y control de descenso, entre otros elementos de confort y seguridad.

Amor en dos tiem



El Auto Union – DKW Club de Argentina fue fundado en la década del 80 cuando un grupo de talleristas, vendedores de repuestos y usuarios de la marca decidieron reunirse en un ámbito que no solo les permitiera confraternizar sino también ayudarse mutuamente con datos o conocimientos, a fin de mantener sus unidades Auto Union – DKW en buen estado de conservación.

Se trata de una asociación sin fines de lucro cuyos claros objetivos son:

• Fomentar la amistad entre usuarios de la marca.

Nota: Gustavo Feder / Fuente: Ricardo Wagner / Fotos: Archivo Autohistoria




DNI
Nombre: Auto Union - DKW Cl
de Argentina
Fecha de fundación: Década del 80
Cantidad de socios: 120
Lugar de reunión: Restaurant Muraroa (Av. Gaona 4277, Ciu
Fecha de reunión: Primer miércoles de ca
Sitio web: https://www.facebook.com/
toUnionDkwClubArgentina

• Representar a la marca en diferentes eventos que se realizan tanto en Argentina como en el exterior.

• Compartir datos que sean de utilidad para optimizar el mantenimiento de las unidades.

Para cumplir con el primero de ellos, el club organiza cenas de camaradería, salidas cortas para pasar un día al aire libre compartiendo un almuerzo y viajes turísticos a distintos puntos de nuestro país.

En el segundo caso, la asociación participa en exposiciones estáticas como Expo Auto Argentino y Autoclásica, carreras de regularidad y eventos a beneficio de diversas instituciones de bien público.

Por último, el objetivo de mantener en óptimo estado los Auto Union se logra compartiendo información sobre talleres, repuestos y metodologías de trabajo empleadas tanto en restauraciones como en reparaciones habituales.

Durante este año el club ha realizado o formado parte de múltiples actividades, entre ellas Expo Auto Argentino, visita al Museo del Automóvil Colección Rau (La Plata, Pcia. Bs. As.), caravana solidaria a la localidad de El Pato (Pcia. de Buenos Aires), participación en los festejos del día de la Independencia en la Avenida de Mayo, un almuerzo y día de campo en la localidad de Carlos Keen (Pcia. de Buenos Aires). Además, ha participado en todas las carreras de regularidad de la ACTSH y otras asociaciones de



la misma especialidad. Entre los eventos destacados de este año se realizó un viaje turístico a Rosario donde confraternizaron con propietarios y simpatizantes de la marca de diversas ciudades de las provincias de Santa Fe y Córdoba.
En la reciente edición de Autoclásica, el club tuvo, como en todas las ediciones, una destacada presencia. Para lo que resta de 2014 está previsto un viaje turístico a Mar del Plata (8 y 9 de noviembre) y el evento de cierre del año.
Las reuniones sociales se realizan los primeros miércoles de cada mes a las 21 h en el restaurant Muraroa (Av. Gaona 4277, Ciudadela), ya que tiene una ubicación geográfica tal que por las vías de acceso disponibles resulta cómodo para la mayoría de los asiduos concurrentes.
En la actualidad, el club está presidido por Carlos Stingo y tiene como principales colaboradores a Raúl Aprea (Secretario), Alejandro Romano (Tesorero) y a los vocales Angel Galante, Hernán Aprea y Ricardo Wagner.
Las autoridades se eligen por consenso entre aquellos socios que pueden ofrecer parte de su tiempo para desarrollar las actividades que se requieren para organizar las diversas áreas de la institución.
Hasta el momento, la asociación tiene registrados más de 120 autos tanto de Argentina como del exterior, incluyéndose propietarios de Brasil, España, Italia, Reino Unido, Sudáfrica y Uruguay.
Por otra parte, más de 550 contactos siguen las actividades del club por medio de su página en Facebook.
Los integrantes del Auto Union – DKW Club de Argentina disfrutan del servicio de interconsulta técnica, banco de datos de repuestos, publicación de autos para la venta y servicio de atención mecánica a precios especiales, entre otros beneficios.
Para ingresar al club es suficiente con solicitar amistad a través de la página de Facebook. A partir de ese primer contacto el solicitante queda habilitado para recibir todas las informaciones de la institución.
Por otra parte, el club dispone de un padrón de autos y propietarios que se actualiza periódicamente.⌘



El variado parque del Auto Union - DKW Club de Argentina incluye cupés Fissore, sedanes, rurales e inclusive un motor dos tiempos.





"Pato" inolvidable

En marzo de 1994 una inoportuna mancha de aceite en el circuito semipermanente platense dejaba sin control a la Chevy nº 5 cuando marchaba contundente y segura hacia su primera victoria en la temporada. El brutal impacto contra un talud cegaba la vida de Osvaldo "Pato" Morresi. En los comienzos de los años 90, el piloto de San Pedro acreditaba méritos suficientes para pelear por la corona del Turismo Carretera, categoría en la que había debutado una década atrás.

Al poco tiempo, el municipio de San Pedro, junto a muchos de los seguidores del ídolo de Chevrolet y con la ayuda de algunos de sus auspiciantes, tomó la iniciativa de erigir un museo en donde recordar su vida y su trayectoria deportiva. Inaugurado el 16 de octubre de 1999, el museo atestigua el paso de Morresi por el automovilismo a través de una serie de objetos personales que incluye el karting con el que comenzó su carrera, cascos, buzos antiflamas, trofeos, pinturas y, por supuesto, la Chevy restaurada con la que disputó su última carrera.

El Museo Osvaldo "Pato" Morresi es una digna manera de recordar al destacado piloto y una visita obligada para los fierreros que se den una vuelta por esta atractiva ciudad del litoral bonaerense. ⌘



Dónde y cuándo
Dirección: Calle 9 de Julio 160. San Pedro
Teléfono: (03329) 15548251
Horario:
Viernes, sábados, domingos y feriados de 10:00 h a 12:30 h y de 16:30 h a 19:00h.

Nota y fotos: Gustavo Feder



Un coloso del TC

***Ford, oficialmente, dejó el TC** y aparecieron algunos Falcon particulares como "El Pingüino", asumiendo la defensa de la marca en la tradicional categoría.*



Esta historia comienza en 1966, cuando el equipo de fábrica, con Oscar Alfredo Gálvez como jefe, decidió preparar tres Ford Falcon para acondicionarlos bajo la reglamentación del Turismo de Carretera.
En un principio, se intentó que los autos se vieran lo más original posible con respecto a los que el usuario común adquiriera en los concesionarios.
El motor del producto del óvalo era el 6 cilindros CID 170" de 2.7 litros de cilindrada que, a pesar de utilizarse al principio y ganar alguna que otra prueba, fue sustituido, más adelante, por el V8 292" de las pick ups F100.
Un auto fue destinado al piloto Rodolfo





"Caramelo" luce su figura, junto con el Falcon (Arriba). Nasif Estéfano dentro del habitáculo del futuro "Pingüino" (Derecha).

"Rolo" de Álzaga, el segundo para Atilio Viale del Carril y, finalmente, el protagonista de nuestra reseña se lo dieron al tucumano Nasif Moisés Estéfano.
La temporada de 1966 estaba al alcance; uno de los certámenes más extensos en la historia de la categoría, con 33 presentaciones a lo largo y a lo ancho de nuestro país. Los Falcon oficiales prevalecieron con cada piloto: De Álzaga ganó en Villa Carlos Paz, Del Carril en Salto y Estéfano en el autódromo de Mendoza el 22 de mayo, cuando peleó mano a mano con la insistencia de Hugo Gimeno y su cupecita De Soto-Valiant. Éste perdió una rueda y quedó fuera de combate. La conquista estuvo mucho más cerca; aunque "carreras son carreras" y el Ford, en cada curva, se "despatarraba" porque se había pinchado un neumático.
Durante diversas fechas del TC, la firma del óvalo había brindado una ventaja de más de un litro, con respecto a las demás plantas motrices utilizadas en la popular categoría. Con la evolución del resto, se notó que los Falcon oficiales les faltaba algo de potencia.
El ingeniero Bascou adaptó el vanomotor cortando las torretas, para que recibiera el impulsor de la F100 ya que, originalmente, era imposible colocarlo.
En 1967, con la llegada de los Torino de Industrias Kaiser Argentina (IKA), las cosas se complicaron. El equipo de General Pacheco, sumado a otros conflictos internos, decidió retirarse. Los tres Falcon quedaron en la fábrica, hasta que fueron vendidos.
La carrocería que había utilizado Estéfano la adquirió Carmelo "Caramelo" Galbato, quien dejaba de lado a su vieja cupé Ford, buscando aires renovadores.
Este piloto que, además, era un hábil mecánico, le modificó las suspensiones, las patas del motor, introdujo un diferencial de Fairlane estadounidense y una caja de Mustang para que comandase al sediento V8 292" (reducido a 4 litros por reglamento) y a sus cuatro carburadores Weber. Externamente le sacó los vidrios y puso plástico; además al casco le aplicó tomas

de aire por todas partes y le retiró mucho peso extra. La idea era que el auto fuera liviano para los autódromos.
El 17 de agosto, el Falcon ex Estéfano volvió a las pistas en el torneo YPF, efectuado en el autódromo de Buenos Aires.
El 24 de septiembre, Galbato, frente a una gran multitud, se dio el gusto de vislumbrar primero la bandera a cuadros en otra prueba disputada en el trazado porteño tras adelantarse, en gran duelo, a la "Garrafa"-Chevrolet conducida por Andrea Vianini y al Torino Liebre 1 ex Copello de Luis Rubén Di Palma.
Pronto y, a pesar de ello, dejó de lado esta carrocería por otra más alivianada, obra directa de Ford Motor Argentina, quiénes comenzaban a interesarse por los famosos "Falcon Angostados".
Una curiosidad: Galbato apodó su coche como "El Pingüino". Y ello se debe a esta anécdota: la gente de la Comisión de Concesionarios Ford bromeó con el piloto, diciéndole que iba a abrir la primera agencia de la marca en la Antártida sino ganaba, porque de una patada lo mandarían allí. "Caramelo", al pie de la letra, colocó el clásico logotipo del volante de la Comisión Ford con un pingüino.
Luego de quedar a un costado de su taller, situado en el barrio capitalino de Villa Crespo, el volante de origen italiano decidió desprenderse de él: "Lo vendí al sur a José Muñiz, quien ganó un cuadrangular disputado en Comodoro Rivadavia y en Río Gallegos", dijo en una entrevista de la época, extraída de la desaparecida revista *Hombres y Máquinas en Competición*.
Los años pasaron y "El Pingüino" demostró su gran calidad, prevaleciendo en varias competencias del sur argentino, para emigrar a Chile y, bajo la conducción de Santiago Bradasic, se encargó de brindar espectáculo en el circuito de Cabo Negro



Escena muy reiterada por aquellos tiempos. Corría 1969 y José Muñiz, junto a su gente, con brazo en alto y la corona de laureles.

y levantar, en más de un domingo, el frío ripio de la serie TC de Punta Arenas, que reunía infinidad de público.

En la temporada de 1981 y, cuando estos nobles fierros aún se resistían a dejarle paso a máquinas más modernas, Bradasic sufrió un terrible choque efectuado por el volante Gerónimo Ravena, quién le abolló la puerta izquierda.

Fernando Barrientos, sobrino del volante chileno, nos relató: "Mi tío, por ese accidente, casi pierde la vida. El auto se destruyó, desconociéndose su paradero. En la familia sólo quedó la puerta abollada que recuerda ese momento".

Así fue como este coloso, que alguna vez Oscar Gálvez colocó en pista, junto con los esmerados mecánicos de la Ford, quedó quieto para siempre. La muerte del querido "Pingüino", precursor de los Falcon Angostados o Minifalcon, fue sentenciada.⌘

Características técnicas	
Marca:	Ford
Modelo:	Falcon
Año:	1966
Motor	
Marca:	Ford
Modelo:	V8 292" Fase 1
Cilindrada:	3940
Carburador:	4 Weber 45/45
Tapa:	Trabajada
Leva:	Trabajada
Escape:	Libre 4 a 1 4 a 1
Transmisión	
Caja:	Mustang de 4 vel.
Diferencial:	Fairlane (Origen EE.UU.)
Suspensión:	Trabajada, en especial en la parte trasera
Frenos Del.:	Disco
Frenos Tras.:	Tambor
Llantas:	De magnesio

Créditos fotográficos: Fernando Barrientos Bradasic, El Gráfico, Sport, Parabrisas Corsa y Hombres y Máquinas en Competición



En Punta Arenas, Chile, muy cerca de la casa de Muñiz, "El Pingüino" continuó su marcha, ésta vez de la mano del crédito local: Santiago Bradasic en la serie TC zonal.

Mucho más que ta

En 1910 una disposición de la Municipalidad de Buenos Aires prohibía, por razones de higiene, elaborar el pan manualmente. El joven Torcuato Di Tella diseñó un dispositivo donde un carrito con paletas se desplazaba en una batea dispuesta en forma alargada, dando tiempo a que la masa de pan se enfriara. Los hermanos Alfredo y Guido Allegrucci aportaron el capital necesario para fabricarla en serie y así nació la Sociedad Italiana de Amasadoras Mecánicas. Las iniciales de esta sociedad sellarían una sigla sinónimo de industria argentina: SIAM.

En la década del 20 la consolidación del automóvil como medio de transporte masivo alentó a la sociedad hacia la fabricación de surtidores de nafta y equipos para estaciones de servicio. El crecimiento exponencial

Nota y fotos: Gustavo Feder

xi



El Di Tella 1500 representó la expresión automotriz del sueño manufacturero nacional que fue SIAM, *empresa que refleja, en términos de desarrollo industrial, lo que quisimos pero no pudimos ser.*

del mercado automotor y la creación de la petrolera estatal YPF crearon las condiciones para que el pequeño taller se convirtiera en un gigante industrial. En los años ´30, la marca ingresaba de manera definitiva en los hogares argentinos de la mano de las populares heladeras.

El temprano fallecimiento de su fundador, en 1948, no afectó la continuidad de SIAM, que siguió expandiéndose hacia rubros tan diversos como la fabricación de motores eléctricos, transformadores, tubos de acero y las famosas motonetas Siambrettas, construidas en el país bajo licencia de Innocenti.

Al finalizar la década de 1950, la empresa ya se había convertido en un enorme conglomerado integrado por catorce plantas industriales que ocupaban a 16.000 personas. Con

este consistente antecedente, se sumaba al régimen de promoción automotriz para convertirse en fabricante de automóviles.

SIAM Di Tella Automotores

El 6 de abril de 1959 miembros del directorio de SIAM Di Tella Limitada se reunieron con el presidente Arturo Frondizi para anunciarle los planes de fabricación de un "coche argentino con nombre argentino". El auto llegaría del catálogo de productos de la British Motors Corporation (BMC). En julio de 1959 se hizo público el acuerdo a través del cual SIAM obtuvo la licencia exclusiva para la fabricación en nuestro país de los automotores de esa organización industrial británica. Los planes de producción estimaban en breve la construcción de automóviles con capacidad para 4/5 pasajeros. Según lo publicado entonces se trataba "de modernísimos coches de último modelo, correspondientes al año 1959, con hermosas carrocerías creadas por el diseñador Pinin Farina, célebre por su perfecto sentido de asociación de la belleza con la practicidad y comodidad".

BMC se comprometía a proporcionar a SIAM Di Tella Ltda., el más amplio asesoramiento técnico, facilitando el intercambio de personal especializado entre ambas empresas y autorizando el uso de patentes y métodos de fabricación propios. Para la fabricación y comercialización de los nuevos automotores fue creada una filial del grupo empresario argentino denominada SIAM Di Tella Automotores S.A., división que se favorecía del equipamiento, calificado personal y de la vasta experiencia industrial de SIAM.

La planta industrial se erigió en un local desocupado de 57.194 m2 que la empresa poseía en la localidad bonaerense de Monte Chingolo, partido de Lanús. Las obras de acondicionamiento para la nueva producción se iniciaron a fines de octubre de 1959 y con-



La cintura alta, el parabrisas envolvente, los paneles laterales simples y las ópticas traseras verticales alojadas en las aletas, sellos del diseño Pininfarina.



cluyeron el 15 de marzo de 1960.
En sus instalaciones funcionaba la planta SIAF, donde se fundían las piezas de acero, hierro y metales no ferrosos incluyendo aluminio en coquilla. Otras plantas de la organización proveían diversos componentes como la de Avellaneda en donde se estampaban elementos de la carrocería.

SIAM Di Tella 1500

Mientras se trabajaba aceleradamente en la adecuación de la planta industrial, se hizo la presentación pública del primer auto que fabricaría la novel SIAM Di Tella Automotores S.A. Se trataba de la versión local del sedán inglés Riley 4/68, cuyo "nombre argentino" resultó ser SIAM Di Tella 1500. El auto fue oficialmente presentado el 6 de noviembre de 1959 en la sede el Automóvil Club Argentino. El Di Tella 1500 era un sedán de 4 puertas, de 4520 mm de extensión, con capacidad para cinco pasajeros. La BMC fue en 1938 de las primeras fábricas en experimentar y producir carrocerías autoportantes. La del Di Tella respondía a esta concepción. En un comienzo se la ofrecía en sólo tres opciones de color: verde, negro y gris.
El auto disponía de una mecánica clásica. El motor correspondía a la Serie B (según la denominación de origen), estaba dispuesto en forma longitudinal sobre el eje delantero, poseía una capacidad de 1489 cc, cuatro cilindros en línea y estaba refrigerado por agua. La transmisión era trasera con caja de cambios de cuatro marchas (primera no sincronizada) y selectora de cambios en la columna de dirección. Alcanzaba una máxima de 125 km/h y consumía 20 litros cada 240.
A fin de acondicionarlo a la dureza de nuestros caminos, el Riley criollo recibió modificaciones en la suspensión, fue reforzado el puente del travesaño delantero y el anclaje de los amortiguadores traseros. Otra diferen-

cia respecto al original inglés se apreciaba en el motor. La relación de compresión fue reducida, de 8.3:1 a 7.2:1, a fin de adaptarla a la mediocre calidad de nuestras naftas. Como consecuencia, también se redujo sensiblemente la potencia, de 68 hp a 55 hp.
El sistema de suspensión presentaba un esquema convencional. El delantero era independiente por paralelogramo deformable transversal con resorte helicoidal de baja frecuencia, solidario en su parte superior con la carrocería y en su parte baja con el brazo triangular inferior del conjunto articulado de sostén. El trabajo del resorte se complementaba con un amortiguador de doble acción. La suspensión trasera consistía en un eje rígido con dos elásticos de ballesta semielípticos colocados longitudinalmente y complementados por amortiguadores hidráulicos de doble acción.
Los frenos eran hidráulicos en las cuatro ruedas, del tipo de doble cilindro en las delanteras, comandados todos por una sola bomba principal accionada por el pedal de freno. El de mano, mecánico y de transmisión a cable, trabaja sobre las ruedas traseras.
En su interior presentaba asientos delanteros individuales con regulación longitudinal de una extensión de casi quince centímetros, la cual permitía acomodar perfectamente pasajeros de distintas estaturas y dejaba una buena distancia entre asientos de 28 centímetros para el confort de los ocupantes de las plazas traseras.
El tablero era acolchado en su parte superior y el instrumental estaba constituido por dos cuadrantes distribuidos en ambos lados de la columna de dirección: el de la izquierda alojaba el manómetro de aceite, el termómetro indicador de la temperatura del agua y el indicador del nivel del combustible, y el de la derecha, el velocímetro y dos botones luminosos que indican el funcionamiento de las luces altas y la recepción de carga de la batería. Ambos eran de la marca Smith y se importaban de Inglaterra. El equipamiento era muy básico, siendo elementos opcionales la calefacción, la radio y el reloj.
El primer SIAM Di Tella 1500 salió de la línea de montaje de Monte Chingolo el 2 de abril de 1960, apenas dos semanas más tarde de la inauguración de la planta. Ese mes se completaron los primeros 38 vehículos. Estas unidades presentaban un muy bajo nivel de integración nacional. Los motores eran ingleses, lo mismo que la mayoría de los paneles







estampados de la carrocería, los cuales se soldaban y montaban localmente.
Avalado por una mecánica simple y confiable, el éxito del SIAM Di Tella 1500 fue inmediato. El 2 de septiembre se fabricó la unidad nº 1000 y en diciembre de 1960 se superó la cifra de 1000 vehículos producidos en un solo mes. El total acumulado del año alcanzó los 4102 automóviles. Con esta cifra, SIAM se ubicó tercera en el ranking de producción de coches de pasajeros detrás de IKA (6375) y Fiat (4272). En el segundo año, las cifras se triplicaron estimuladas por los lanzamientos de nuevos modelos, como la pick up Argenta y la rural Traveller. La fabricación total de 1961 alcanzó las 14.082 unidades, cifra que posicionó a SIAM en el segundo lugar, detrás de IKA (22.993). En el plano comercial, ocupaba el 15,4% del mercado argentino.
En apenas un año y medio desde la inauguración de la planta se habían producido más de 11.000 unidades. La producción era supervisada por técnicos ingleses de la BMC quienes tenían como principal objetivo mejorar los tiempos de producción para satisfacer la creciente demanda.
En el Salón del Automóvil organizado por el ACA en diciembre de 1961, SIAM Di Tella Automotores expuso cuatro automóviles: una versión de dos colores que sólo se entregaba a pedido, un monocolor, una variante bicolor para taxi con tapizado de cuero y la Argenta.
El Di Tella se convirtió en el auto ideal para las familias de clase media y también para los taxistas, como quedó reflejado en las cifras de ventas. De las primeras 14.500 unidades producidas, 3870 fueron utilizadas como taxi. Desde 1960, SIAM ofrecía esta versión pintada en combinación de negro y amarillo, utilizando la moldura longitudinal del auto como línea de separación. Esta combinación se hizo tan popular, que tiempo después la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires reglamentó su uso de forma obligatoria. Otras ciudades del país adoptaron el mismo criterio.

Pocos cambios

A lo largo de su vida productiva, el Di Tella ha tenido muy pocas y leves modificaciones. En 1962 se aumentaron las trochas en 45 mm adelante y 38 mm atrás. En 1963, apareció una versión de dos carburadores, denominada "Di Tella Special", cuya potencia era de aproximadamente 63 hp. En 1964, la





De izquierda a derecha: Carrocería autoportante, empleada por la BMC desde 1938. El equipamiento era simple, radio, encendedor, calefacción y ventilación. El habitáculo ofrecía espacio suficiente para cinco ocupantes.

campaña publicitaria anunciaba trece cambios. Entre ellos fueron remplazados los asientos individuales por uno enterizo ("una persona más"), se modificaron los tapizados, alfombra (gris bouclée), las manijas interiores de puerta y levantavidrios y se reubicó la llave de contacto y arranque. En los instrumentos se incorporaron unas pequeñas viseras plásticas de color negro. En el exterior fue reubicada la marca y remplazadas las baguetas laterales por unas más completas.
Un año más tarde, se reemplazó la bomba de combustible eléctrica por una mecánica Por sus fallas, esta pieza ha sido una de las que más quejas provocaron de parte de los usuarios. Por último, en la suspensión trasera se cambiaron los amortiguadores de brazo por otros telescópicos.



La asociación con IKA

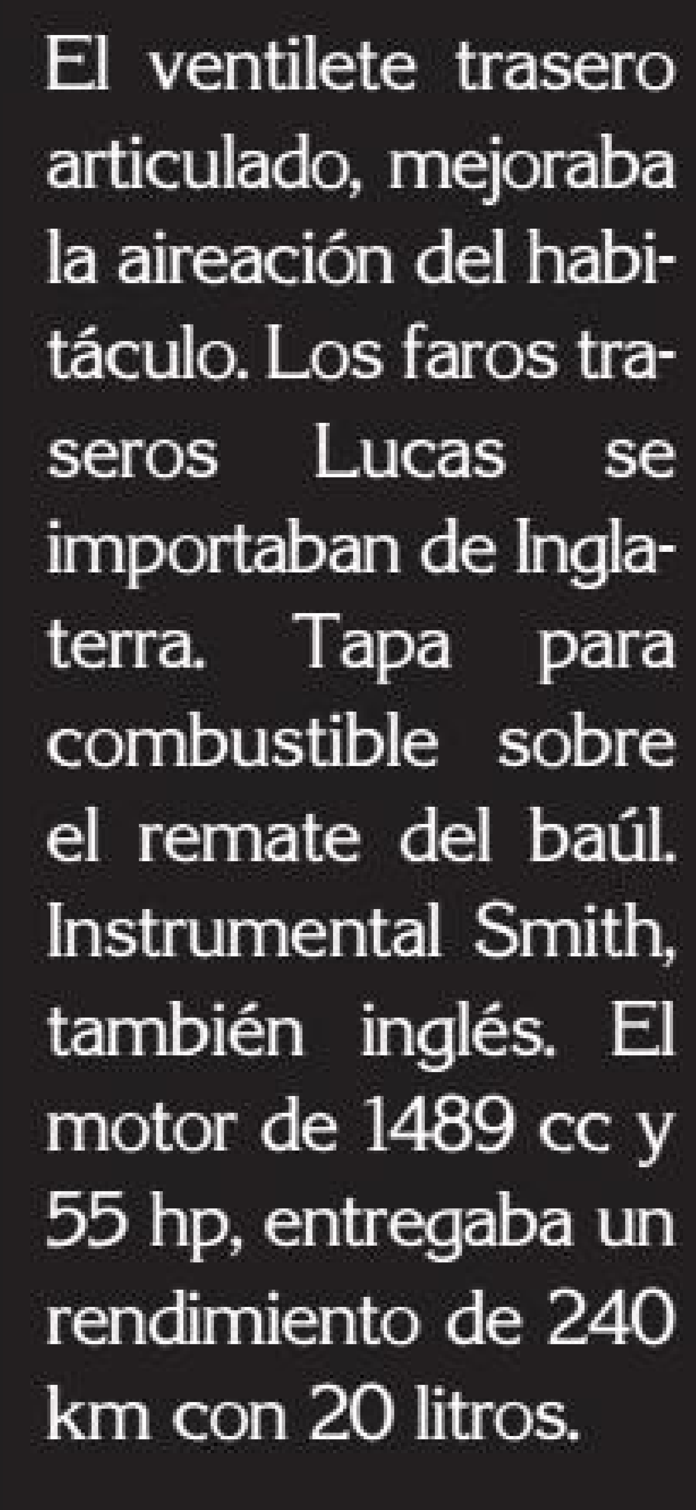
El panorama alentador comenzó oscurecerse tempranamente, cuando SIAM sintió el impacto de la competencia de los compactos de las empresas norteamericanas presentados en 1962. Si bien correspondían a segmentos distintos, una parte importante del público se inclinó por ellos, relegando a los medianos europeos. Con más actores en el mercado, su porcentaje de ventas en 1962 se redujo al 7,5%, la mitad de 1961.
Al mismo tiempo, SIAM se vio en dificultades para cumplir con la integración local establecida. Como consecuencia, debió reducir drásticamente los niveles de producción. Se analizaron alternativas para salir de la crisis y en marzo de 1965 se firmó un acuerdo con IKA (Industrias Kaiser Argentina) de complementación industrial en los rubros de fundición, herramental y matricería.
Por su parte, IKA buscaba ampliar su línea de productos en donde carecía de un mediano que pudiese rivalizar con la oferta de Fiat y Peugeot. El Di Tella 1500 era una opción ideal para cubrir el hueco entre los pequeños Renault y los voluminosos Rambler.
Las necesidades de ambas empresas se combinaron favorablemente y resultaron clave para alcanzar un rápido acuerdo por el cual IKA adquirió el 65% del paquete accionario de SIAM Di Tella Automotores.
A pesar del aporte de la fábrica cordobesa, las dificultades financieras continuaron y se agravaron por algunos conflictos laborales.
En enero de 1966 se solicitó la primera convocatoria de acreedores. Se lograron quitas por parte de los autopartistas locales y plazos más largos de refinanciación de los acreedores del exterior. Con el "oxígeno" financiero se reinició la producción y a partir de marzo de 1966 se retiró la denominación



SIAM de toda la línea de producción, la cual fue remplazada por las marcas originales inglesas. El SIAM Di Tella 1500 pasó a denominarse Riley Fordor BM 611. La empresa cambió su denominación por Compañía Industrial de Automotores S.A. (CIDASA).
Pero ni estos cambios, ni los nuevos modelos alcanzaron para mejorar la posición de los automóviles, cuyas ventas se redujeron aún más tanto en 1965 como en 1966.
A comienzos de 1967, la suerte de la empresa estaba echada, las dificultades financieras continuaban y los proveedores debían aceptar vehículos como parte de pago.
En marzo se produjeron las últimas cinco unidades. Se efectuó una nueva convocatoria de acreedores y se suspendió la producción. Los 3500 empleados de la empresa fueron suspendidos por un mes y luego despedidos el 21 de abril.
La producción del Di Tella 1500 alcanzó 45.785 unidades, más las 562 de la versión Special y las 2537 del Riley 1500.
El cierre de la división SIAM Di Tella Automotores S.A. fue apenas el primer escalón de la debacle que alcanzaría al resto de la organización. La empresa fue estatizada en 1971 y privatizada en 1985. La marca SIAM sobrevivió en la línea de heladeras domésticas producidas por Aurora en los 80 y regresaría en los 90 con un una serie de electrodomésticos de origen chino, muy lejos de ser artículos diseñados y fabricados en el país como había sido el sueño de Don Torcuato.
Una luz de esperanza volvió a encenderse en 2014 cuando el viejo complejo de Avellaneda fue reabierto por un grupo local para volver a fabricar una familia de productos de línea blanca con la legendaria sigla.
¿El esfuerzo resucitador alcanzará también al mítico Di Tella? ⌘







El ventilete trasero articulado, mejoraba la aireación del habitáculo. Los faros traseros Lucas se importaban de Inglaterra. Tapa para combustible sobre el remate del baúl. Instrumental Smith, también inglés. El motor de 1489 cc y 55 hp, entregaba un rendimiento de 240 km con 20 litros.







SIAM Di Tella 1500. Técnica digital por Gustavo Feder





El desafío de renov



Renovar un clásico es una tarea difícil. Para quienes somos habitués de Autoclásica, su 14ª edición dejó una sensación ambigua. Tal vez, como nunca antes, en esta muestra se repitió mucho de lo visto anteriormente. Sin desmedro de la reconocida calidad y diversidad a la que nos tiene acostumbrados, faltó una buena dosis de sorpresas y novedades. Los ejes temáticos giraron prioritariamente en torno al 50ª aniversario del Ford Mustang y al centenario de Maserati. En el primer caso, en el espacio tradicionalmente reservado a los automóviles norteamericanos, fueron exhibidos medio centenar de unidades del popular deportivo de Ford. Por el lado de la exclusiva marca italiana, descollaron los significativos ejemplares 4 CLT y 250 F que formaron parte de las trayectorias deportivas de Juan Manuel Fangio y José Froilán González, respectivamente.




Mustang de todas las épocas.


Las pruebas dinámicas, una atracción aparte.

Con un imponente marco de público de 50.000 personas, *se realizó la 14ª edición de Autoclásica, la muestra de autos antiguos más importante de América Latina.*

Otros temas atractivos fueron la exhibición de pick ups y utilitarios norteamericanos producidos entre 1930 y 1980, vehículos veteranos (de 1905 a 1929) y, en motos, un homenaje a la marca Brough Superior.
Causó sorpresa la inexplicable omisión del centenario de Dodge entre los ítems destacados. La marca creada por los hermanos Horace y John Francis Dodge en 1914 merecía un reconocimiento, en particular, por el tradicional arraigo que posee en nuestro país. Otros notables ausentes fueron los autos de marcas japonesas. Aunque siempre fue escasa su presencia en la muestra, esta vez brillaron por su ausencia. Es curioso que ninguno de los ejemplares ingresados al país con la apertura importadora de 1979 haya tenido un espacio, mas sabiendo que cumplen largamente con la antigüedad exigida por FIVA (*Fédération Internationale des*



Entre los veteranos, el Renault taxi de la Marne.





Concurso Retro Look. Fiat, la única automotriz.



Las baquets en la pista del hipódromo.

Véhicules Anciens) y que gozan de una gran admiración por parte del público local.

Al margen de estas omisiones, se pudo disfrutar de un parque de 900 vehículos aportado por 37 clubes de automóviles y 10 de motos, a los que se sumaron un buen número de propietarios particulares.

La incertidumbre de la coyuntura económica por la que atraviesa el país redujo la cantidad de auspiciantes, en particular, los representantes del sector automotriz. La crisis que afecta al rubro quedó evidenciada por la solitaria presencia de Fiat Auto Argentina.

Entre los vehículos exhibidos, se destacaron un Hansa 1100 de 1960, presente en el stand del Club Borgward, un De Tomaso Pantera de 1980 (galardonado con el premio Germán Sopeña como mejor deportivo contemporáneo) y dos originales Auto Union brasileños: un sedán Belcar 1967 y una rural Vemaguet 1100. Estas unidades fabricadas por Vemag, la filial brasileña de DKW, formaron parte del stand del Auto Union - DKW Club de Argentina y vinieron andando desde Campinas (San Pablo).

Además de la muestra estática, automóviles deportivos de diferentes épocas y categorías y algunas motocicletas rugieron nuevamente en un circuito especialmente acondicionado.

La nota de color de esta Autoclásica fue el delicado *blend* entre autos y caballos pura sangre, un maridaje acorde al entorno en donde se realiza la muestra y a su orientación tradicionalista. En la tarde del sábado se disputó la Copa Autoclásica y, más tarde, un original desafío entre una Bugatti de 1926 con 60 caballos de fuerza y Remolino, un caballo pura sangre. Por poco margen, el auto derrotó a su rival. Antes, 15 baquets habían demostrado su poderío en la pista de tierra, un ámbito natural para estos deportivos.

Como es habitual, el público, tanto de Argen-

De Tomaso Pantera ´80. Premio Germán Sopeña.



Desde Brasil y andando. DKW Belcar 1967.

tina como del exterior, respondió masivamente. Los caminos del Hipódromo de San Isidro se convirtieron en una verdadera torre de Babel con la compacta visita de turistas de Brasil, Japón y países europeos.

En la tarde del domingo se conoció al *Best of Show*. El jurado se inclinó por un soberbio Voisin C28 Chancellerie Berline de Voyage 1936. El lujoso auto francés se impuso en una terna integrada por dos Maserati: una A6 GCS carrocería Fantuzzi y una 4CS 1934. El Voisin se perfilaba como firme candidato luego de haber recibido el premio"Gustavo Fosco" en mérito por su distinguido diseño. Este nuevo galardón homenajea al reconocido diseñador argentino y entusiasta de los autos clásicos fallecido este año.

En la categoría motos no hubo sorpresas, el premio mayor se lo adjudicó una Brough Superior SS100 1000 cc 1928. ⌘

Industria Argentina

Para los autos de producción nacional, fueron establecidas dos categorías discriminadas según el origen: norteamericano y europeo. En el primer caso, el premio mayor fue para una Chevy Coupé SS de 1970 que aventajó a un Ford Falcon de 1962. En el segundo, un Justicialista Sport de 1954 aventajó a un Fiat 128 IAVA 1100 TV de 1971. Por su parte, un Torino Lutteral Comahue de 1976 se adjudicó el premio *Classic & Sport Cars Magazine*.



Justicialista Sport 1954



Coupe Chevy SS 1970



Torino Lutteral Comahue 1976

Mejor que el original



Esta foto de un Orient de 1903 se publicó en el reportaje sobre la Recoleta Tigre 2014 en Retrovisiones.

Nací unos 30 años después de que este hermoso vehículo fuera producido, y me cuesta.

Me cuesta creer que en una manufactura de carruajes haya podido terminarse un vehículo elaborado con tanto detalle, lujo y esmero. Miro por ejemplo las tablas que forman el piso, todas y cada una barnizada, pulida, lustrada y esmaltada hasta brillar.

Contemplo los guardabarros encorvados, un cajón con manija de bronce. Me detengo en observar las cubiertas, impecables. Pero hace rato que han dejado de elaborarse a partir de látex natural y negro de humo como seguro eran las originales; todo sintético hoy. Observo el tapizado, su almohadillado y acabado por un maestro talabartero, perfecto. No puedo opinar sobre la originalidad del faro y del claxon.

Pero viendo este paradigma de coche centenario termino por convencerme de que los autos clásicos que hoy admiramos en exposiciones y competencias están mejor acabados que el día que salieron de la armaduría.

Felicitaciones al dueño por esta labor de restauración, pero me animo a decir que debería haber un límite hasta donde se permita mejorar el original, que en este y muchos otros casos de seguro no se lanzó a la venta con tanto detalle, brillo y fulgor. ⌘



Clásicos al sol

Más de 5 mil personas participaron el 31 de agosto de la segunda edición de Autos Clásicos, que se llevó a cabo en la plaza Mitre de la localidad de Los Cardales. El evento fue organizado por Autos Clásicos Cardales y contó con el acompañamiento de la Municipalidad de Exaltación de la Cruz y la dirección de Turismo.
La actividad convocó a unos 350 vehículos, entre clásicos, antiguos y motocicletas. Una de las perlas de este evento fue la presentación del primer auto artesanal de fabricación nacional, pieza que pertenece al Museo del Automóvil de la ciudad de Campana.
Por la tarde, la atención se concentró en las pruebas de habilidad conductiva, tanto para motos como para automóviles. En el primer caso, la modalidad fue de "carrera tortuga", es decir, se debía recorrer cierta distancia en el mayor tiempo posible. Para los automóviles se realizó la prueba de reversa, en donde los pilotos debieron manejar en el circuito trazado en plaza Mitre, pero hacia atrás.
Finalmente, las pruebas concluyeron con una carrera de "empujados": autos con el motor apagado eran empujados a mano por los participantes, en un número acorde al tamaño y modelo de cada vehículo.
Dado el éxito de esta propuesta, la organización ya trabaja en la preparación de una muestra similar para el año próximo, con idéntica modalidad y con un fin benéfico, como la que se realizó en esta oportunidad. ⌘

La opción lógica

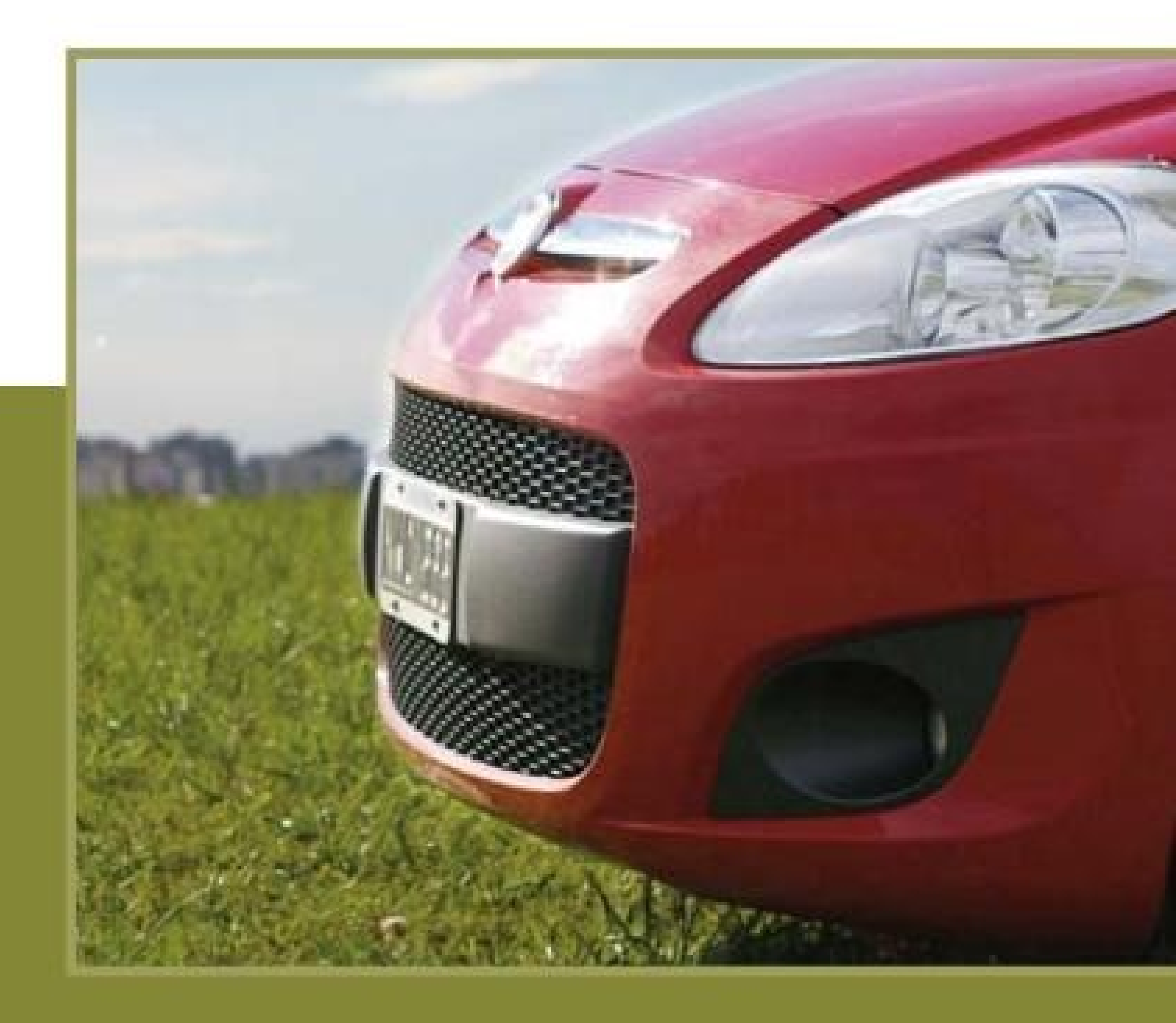




Presentado en nuestro país en el año 2012, el nuevo Fiat Palio se fabrica en las instalaciones que la marca italiana posee en Córdoba. *Si bien fue diseñado para actualizar el modelo de esta exitosa serie, convive todavía con el viejo Palio Fire que se importa desde Brasil. Curiosidades de nuestro mercado…*

Autohistoria tuvo la posibilidad de probar la versión Atractive del nuevo Fiat Palio, con motorización de 1.4L. A simple vista, y en comparación con el modelo anterior, exhibe un diseño exterior e interior totalmente renovado, además de una mayor comodidad para los pasajeros en lo que respecta a espacio y detalles de confort. Su carrocería luce líneas mas suaves y redondas, alejadas de los ángulos rectos, y similares a las del modelo Punto, que tan buenos resultados le ha dado al fabricante italiano. Podría decirse que se trata de un vehículo moderno, aunque algo sobrio y poco llamativo. No es un auto que enamore a primera vista pero no por ello desentona frente a sus rivales.
Dentro del moderno habitáculo nos topamos con un interesante paquete de accesorios tales como aire acondicionado, dirección asistida, alarma sonora de velocidad, cinturones de seguridad traseros inerciales, volante regulable en altura, apertura de la tapa del baúl y del tanque







La cola del Palio es el punto más logrado del diseño exterior. El frontal denota en sus líneas el *family feeling* que lo emparienta con el Nuovo Uno, el Grand Siena y el Punto. La versión testeada por Autohistoria disponía de llantas de aleación liviana. El andar es confortable y su maniobrabilidad precisa y rápida gracias a la dirección asistida.

combustible desde el interior, computadora multifunción, limpialavaluneta inteligente, luneta térmica, sistema "Follow Me Home", tercera luz de stop, llave electrónica con el sistema Fiat Code y llantas de aleación, entre otros. La lista de opcionales le permite al usuario acceder al sistema de alarma, alzacristales eléctricos delanteros y traseros, cierre centralizado de puertas automático, cinturones de seguridad delanteros con pretensores, espejos exteriores con regulación eléctrica, faros antiniebla delanteros, llantas de aleación de 15 pulgadas y sistema eléctrico de apertura baúl. En el apartado de seguridad, ofrece frenos ABS, tres apoyacabezas traseros y cinturones de seguridad inerciales, barras de protección laterales, tercera luz de stop e interruptor inercial de corte de combustible.

En lo que respecta a la motorización, la unidad testeada estaba equipada con el probado y siempre efectivo impulsor EVO 1.4 de cuatro cilindros que entrega 85 hp. Gracias a su agilidad y al poco peso del vehículo es capaz de alcanzar los 100 km/h en menos de 12s y lograr una velocidad máxima cercana a los 170 km/h. La caja de velocidades es manual de 5 marchas y la tracción es delantera. Debido al acelerador electrónico y a una gestión algo moderada de la computadora que controla la inyección de combustible, por debajo de las 2500 rpm el motor se muestra algo perezoso, aunque claramente esto juega a favor al momento de



Diseño

Por Carlos Alfredo Pereyra

Esta segunda generación se produce en Betim (Brasil) y en Ferreyra (Córdoba), la cuna local de los *low cost* del ahora Grupo FCA.



Este producto tiene algo más argentino, ya que el Jefe de Diseño de Abarth, Rubén Wainberg, ha participado del diseño en el Centro Stile Fiat junto a colaboradores brasileños. Su plataforma y componentes están relacionados con sus parientes Nuovo Uno, Punto y Grand Siena, recalcando que este es el segmento donde Fiat se mueve con mayor comodidad.
El siempre difícil dibujo de los bicuerpos de dimensiones contenidas requiere de cuidado por los detalles. Esta carrocería posee algunas cualidades en este aspecto. Su grilla delantera está en línea con el *family feeling* actual de la marca y, si bien la mayor identificación se debe lograr en la zona delantera, este coche tiene una logradísima vista trasera, principalmente gracias a sus conjuntos de luces. Los laterales no son tan seductores y se nota la falta de líneas de carácter. Aún así, es un Fiat.
En su interior se nota que es líder de un mercado como el brasileño, con su estética profusa de abundantes curvas y materiales brillosos. Sus butacas son cómodas y ofrece gran amplitud, además de buena visibilidad y confort.

examinar las cifras de consumo en ciudad, las cuales arrojaron cifras cercanas a los 12 km/l, lo que le otorga más de 550 km/h de autonomía gracias a los 48 litros de carga máxima del tanque de combustible. Por encima del régimen citado anteriormente, se muestra más “alegre” y es capaz de girar por encima de las 6000 rpm. Sin embargo, dentro del habitáculo notamos cierta rumorosidad, lo cual atenta contra el confort de marcha. Quizás habría que encontrar el modo de mejorar la insonorización sin elevar sobremanera los costos.
Dinámicamente exhibe un andar verdade-





ramente confortable, un item en el que Fiat siempre estuvo en el ojo de la tormenta en lo que a vehículos de entrada de gama se refiere. Obviamente, el diagrama de suspensiones apunta más al confort que a la deportividad, por lo que aquellos que tengan el pie derecho pesado deberán tomar ciertos recaudos, especialmente a la hora de encarar curvas de mediana y alta velocidad. En este aspecto, la dirección tampoco ayuda debido al elevado nivel de asistencia que ofrece, pero queda claro que para el usuario promedio es ideal. La selectora se mostró muy precisa y no exige demasiados esfuerzos. Los frenos, por su parte, se mostraron muy efectivos, ayudados en gran medida por el ABS y por el escaso peso del auto. La visibilidad es correcta y la posición de manejo es realmente muy descansada.

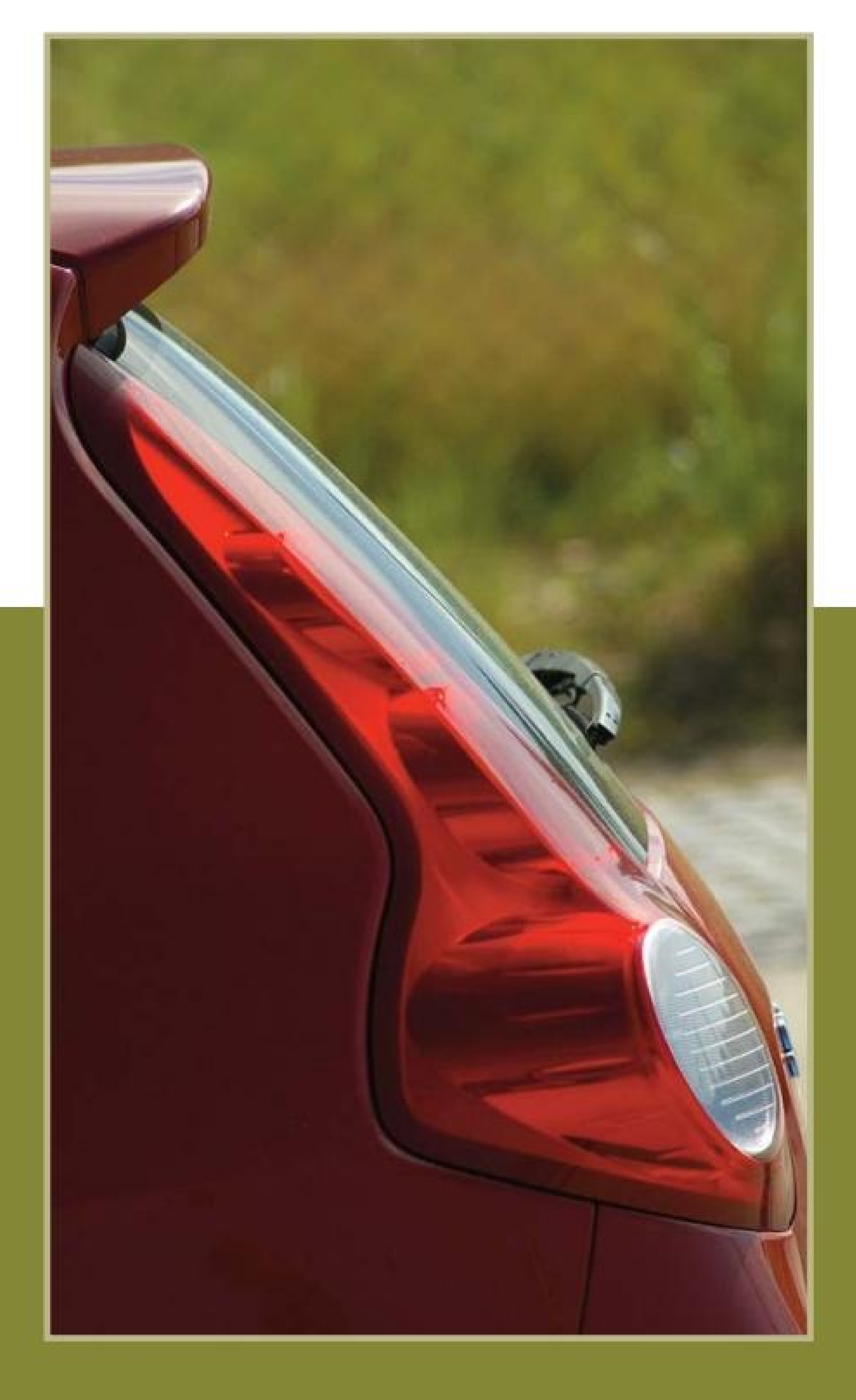
Sin dudas, una opción lógica para quienes buscan un auto ágil, económico y con amplios opcionales de equipamiento. Un vehículo sobrio, ideal como primera motorización por su excelente relación costo/beneficio y por su austero mantenimiento. ⌘

Agradecemos a la Dirección de Relaciones Externas y Comunicación de Fiat Auto Argentina por el préstamo de la unidad Fiat Palio Aventure.





El motor 1.4 Fire EVO ofrece 85 cv y un consumo promedio de 13 km/litro. El panel de a bordo, abundante en curvas y texturas, aloja un completo instrumental. Las luces traseras, uno de los puntos más logrados del diseño exterior. El habitáculo es amplio y luminoso.



Por ese ronronear

Esta historia tiene sus comienzos a fines de la década del 50, *cuando General Motors de Argentina comenzaba a importar camiones y chasis para ómnibus de su filial inglesa Bedford.*

La importación de la línea Bedford era una apuesta firme de la filial argentina de General Motors a la motorización Diesel en los vehículos de trabajo destinados a nuestro país, una oferta que todavía no estaba del todo completa en los modelos importados desde Estados Unidos, a pesar de que la casa matriz disponía de una fábrica de ese tipo de propulsores como lo era Detroit Diesel.



Por su bajo precio y economía, el colectivo Bedford fue el único rival que le disputó el liderazgo del sector a Mercedes Benz

Los camiones se comenzaron a importar en dos versiones, tanto frontales como convencionales. Como era de esperar, estos últimos tuvieron una mejor aceptación en nuestro mercado y rápidamente se convirtieron en la opción de los transportistas de pasajeros ante el elevado precio de otras marcas como por ejemplo Mercedes Benz.

Fue tal la demanda que la empresa aceleró los planes para producirlos en el país, tarea que se formalizó en el transcurso de 1961, aprovechando las ventajas del decreto que impulsaba la radicación de empresas extranjeras para la fabricación de automotores.

El modelo producido aquí traía algunas sorpresas como una leve modificación a la línea de la trompa, en concordancia con el camión presentado en 1960 en Europa. Posteriormente, a partir de 1962, el motor Bedford 300H Diesel se comenzaba a producir en el país.

Es notable ver como cualquier argentino es capaz de reconocer su ruido al regular (producido por la forma en que la bomba inyectaba el gasoil). Ese particular ronroneo no

escapa a ningún oído, mucho menos a los entrados en años que lo relacionan con el sodero de su niñez, el camión de reparto de la gaseosa, el del corralón de materiales o de cualquier otro tipo de distribución que llegara a su barrio.
Como se comentaba anteriormente, se fabricó con dos motorizaciones. Se trataba del mismo motor con las reformas necesarias en la alimentación para transformarlo a Diesel. Era un motor de 6 cilindros en línea, de 4928 cc (300 pulgadas) y 97 hp para la versión Diesel o 133 hp para el naftero.
En cuanto al chasis, se ofrecía con 3 distancias entre ejes: 4,20; 4,55 y 4,80 metros. Estas variantes lo convertían en un camión apto para casi cualquier tarea.
La caja de cambios era de 4 velocidades, licencia de otra filial inglesa de GM, la Vauxhall. Esta caja se produjo en el país, inclusive para ser montada en vehículos ajenos a General Motors.
La producción de la línea Bedford cesó en 1968, dando paso a la exitosa serie C de Chevrolet (C-50/C-60/C-70), la cual incorporaba un diseño totalmente nuevo, familiarizado con el de la pick-up de la marca del moño. En el caso del C-50 se mantuvo la misma mecánica de los camiones Bedford, detalle que remarca la calidad y aceptación de los mismos.
Tiempo después, en 1974, se renovó por completo la línea de camiones Chevrolet, con el lanzamiento de los modelos 610, 614, 714 y 814.
Los eficientes motores Bedford tuvieron una larga sobrevida y se siguieron montando en los modelos 610 de la nueva línea comprobándose, una vez más, la vigencia y calidad de estos ronroneantes impulsores. ⌘



En 1962 comenzaron a fabricarse en la planta de San Martín los impulsores Bedford Diesel.


Con dos motorizaciones y tres configuraciones de chasis, los Bedford daban respuesta a diversas necesidades de transporte.

Detrás de todo gran hombre, hay una gran máquina



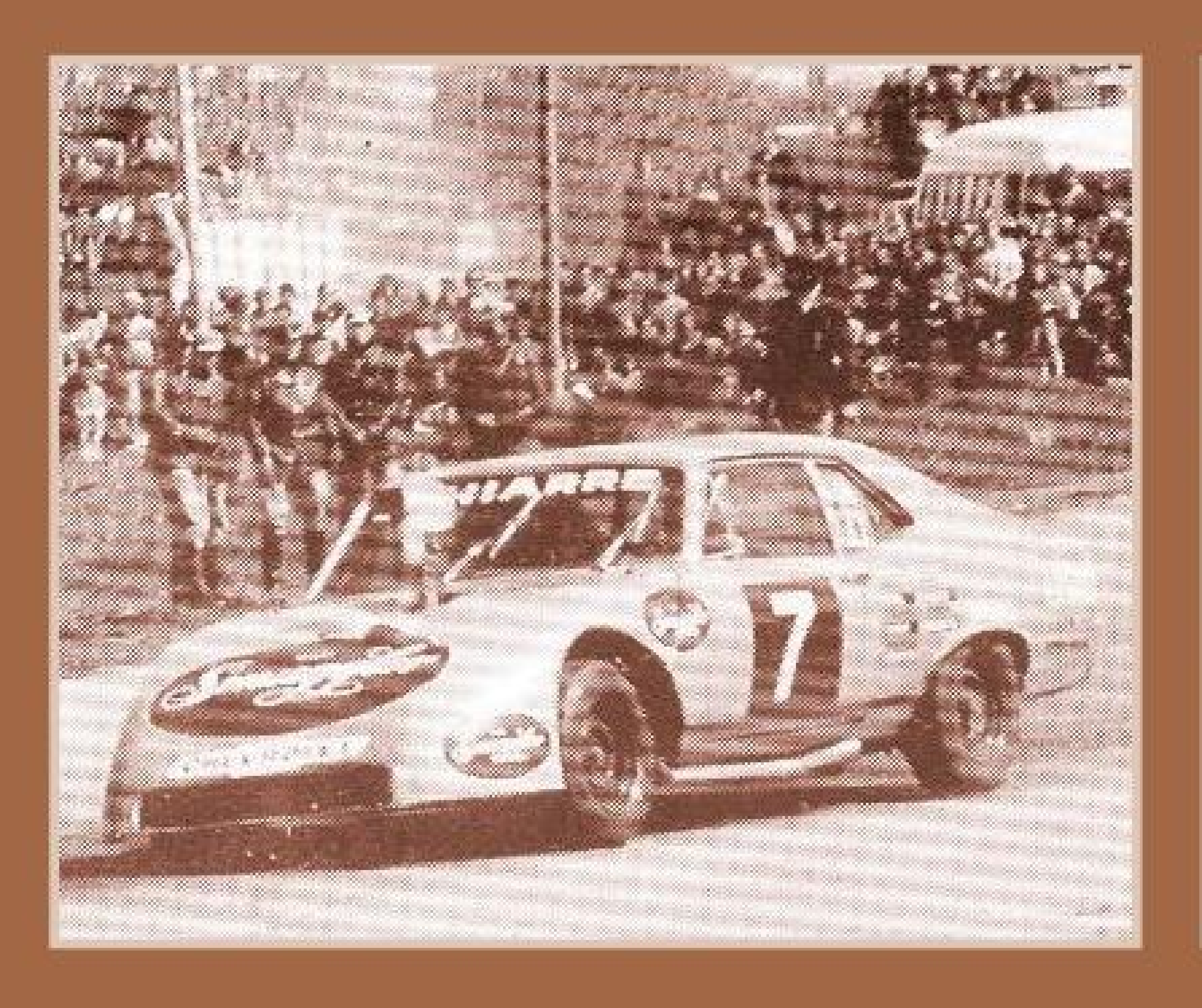
***En 1976 Roberto José Mouras** estableció un récord de seis victorias consecutivas con su inolvidable "7 de Oro". Increíblemente, un capricho del destino le arrebató el título de campeón.*

La frase de larga data a la que refiere el título estaba orientada, en su intención original, a exaltar la fortaleza del sexo (¿débil?), para solventar las virtudes y defectos de un hombre exitoso que logra todo, o casi, lo que se propone en su camino.
¿Y en el automovilismo deportivo?
Hubo - y los hay todavía - hombres que al mando de sus máquinas han logrado victorias, campeonatos y, por sobre todas las cosas, hazañas que los muy memoriosos que estuvieron en el instante y lugar correcto recuerdan con precisión. Las máquinas fueron y siguen siendo un factor fundamental en esa carrera hacia la gloria, ese soporte que, al igual que la mujer (sin caer en comparaciones), contribuye al talento del volante en pos de conseguir esa tan ansiada meta que es la victoria.
Para Roberto José Mouras, piloto nacido en Moctezuma, Provincia de Buenos Aires, el 16 de febrero de 1948, había un lugar en esa historia.
Su corcel de batalla fue el mítico "7 de Oro", una cupé Chevy construida en el taller de San Martín por Jorge Pedersoli y Omar Wilke, desarrollo que sumó al ingeniero Ricardo Joseph y toda su sabiduría. Este último fue quien cerró el acuerdo con la destilería Hiram Walker para que el automóvil de GM luciera los colores de la marca de whisky *Old Smuggler* en casi la totalidad de su carrocería. El ingenio popular sabiamente conjugó el color dorado del auto con el número 7 para inmortalizarlo con la denominación de la apreciada carta española.
El "7 de Oro" obtuvo su primera victoria en Bahía Blanca el 9 de mayo de 1976, fecha que inscribió al "Toro" de Carlos Casares como un nuevo ganador en el Turismo Carretera.
En esa carrera, Mouras marcó un promedio de 194,1 km/h y aventajó por 8 segundos al Falcon del equipo oficial Ford, comandado por el campeón vigente de la categoría, Héctor Luis Gradassi.
El piloto de Chevrolet había tomado nota de que el producto nativo de San Martín podía darle más, y lo confirmó con la victoria en San Miguel del Monte, donde se disputó la "1ª Vuelta de la Ciudad de Las Flores". En esa prueba, la cupé dorada largó adelante en la final junto a Gradassi y su impecable Ford preparado por José Miguel Herceg. El Chevy tomó la delantera en la primera curva y no soltó más esa posición, por más que fuera intimidado durante 15 vueltas por el Falcon del campeón.
El 25 de julio, en Olavarría, Mouras y su Chevrolet obtuvieron la tercera victoria. Esta vez lo hicieron a un promedio de 201 km/h, aventajando a la Dodge de Jorge Cupeiro

Siempre en 1976, el 4 y 5 de septiembre se disputó la Vuelta de Laboulaye, denominada "Gran Premio del Llano". Se trataba de 566 kilómetros de camino que aparecía en algunos tramos no muy bien cuidado. A pesar de perder la primera etapa por casi dos minutos de diferencia, el "Toro" logró descontar la ventaja que le habían sacado los tres Ford Falcon del equipo oficial. Primero superó a Caito Iglesias y a Gradassi y luego a Juan María Traverso, quien lideraba la carrera. Cuando faltaban apenas 90 kilómetros para la llegada, se ubicaba primero. Ganó la etapa en 2h37m4s5, mejorando en más de 9 minutos el registro del primer día. Traverso resultó segundo a 2m12s8. Con este triunfo, el "Príncipe" igualaba el record de 4 victorias consecutivas en TC que, hasta entonces, ostentaban los hermanos Emiliozzi.

Llegaba Monte el 19 de septiembre. La prueba la ganó Jorge Cupeiro, pero en la técnica fue objetado el peso del block del motor de su Dodge. Escolta en la pista, Mouras se quedó con la victoria en los papeles.

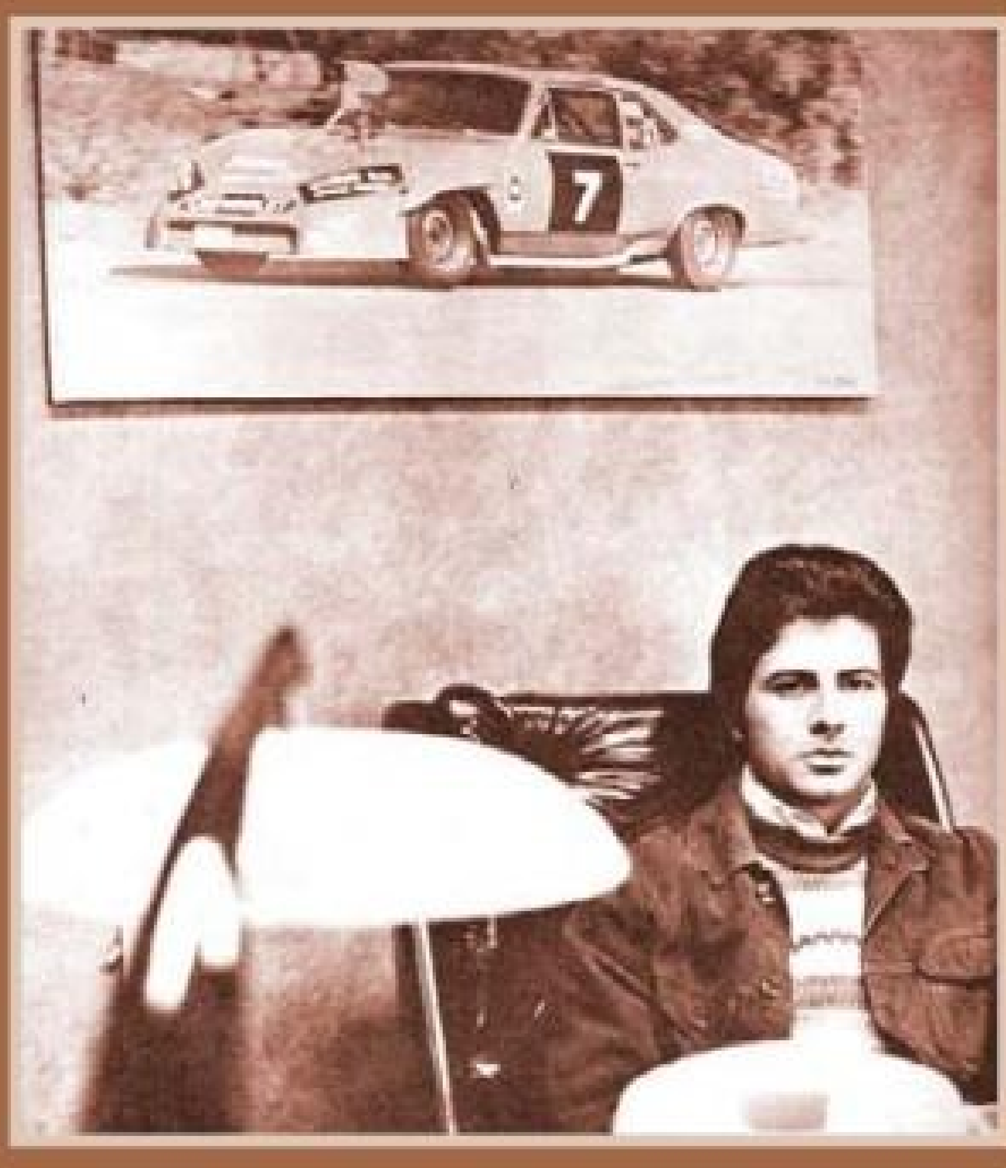
La sexta victoria al hilo la obtuvo en Olavarría el 10 de octubre. Su arrasador paso, que lo encaminaba al título con la marca que siempre llevó en su corazón, se vio repentinamente empañado por la tragedia ocurrida dos semanas más tarde





en la "XIV Vuelta de Salto". El aceite volcado en la pista por un motor roto hizo que el auto de Carlos Nani despistara y el piloto sufriera varias fracturas, mientras que la salida de pista (por el mismo motivo) de Eugenio Cali resultó una trampa mortal para un grupo de espectadores mal ubicados.
Las autoridades deportivas decidieron dar de baja la prueba. Se suspendieron los grandes premios tanto de TC como de Turismo, desencadenando que las últimas tres pruebas definitorias del campeonato se realizaran en el Autódromo Municipal de Buenos Aires.
La historia ya no sería la misma para el "Toro" de Carlos Casares. Su Chevrolet no estaba lo suficientemente adaptado para las pruebas en circuitos cerrados. En esas tres últimas carreras Gradassi sumó 58 puntos más que Mouras y se quedó con el campeonato. El representante del equipo oficial Ford había ganado la mitad de las carreras que el piloto nacido en Moctezuma.
El "7 de Oro", a pesar de no haber obtenido el título de campeón de Turismo Carretera de 1976, dejó una huella imborrable en los corazones de todos los amantes de la marca del moño y de los adoradores de Roberto José Mouras. Una huella tan fuerte que su récord, las seis victorias consecutivas, todavía no ha sido superado. Y difícilmente lo sea. ⌘





De izquierda a derecha: En Olavarría, rumbo a su sexta victoria consecutiva (Foto Abel Urchaga). "Todos contra Mouras". Era la consigna en el campeonato de TC a mediados de 1976. El imparable 7 de Oro. Mouras en su oficina, junto a un retrato del famoso auto. (Foto Revista Corsa).

Rescatando clásico





***Visitamos el taller El Orfebre** para atestiguar el proceso de restauración de dos clásicos argentinos.*

La nostalgia por una industria nacional que ya no existe, idealizada por la distancia cronológica, la fidelidad a una marca o el llamado de los afectos primarios que nos reencuentran con pasajes confortables de nuestra infancia, son motores de búsqueda de los autos clásicos argentinos de la década de 1970. Una expedición de culto tras el hallazgo de piezas que el paso del tiempo va convirtiendo en casi arqueológicas. Encon-

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Archivo El Orfebre

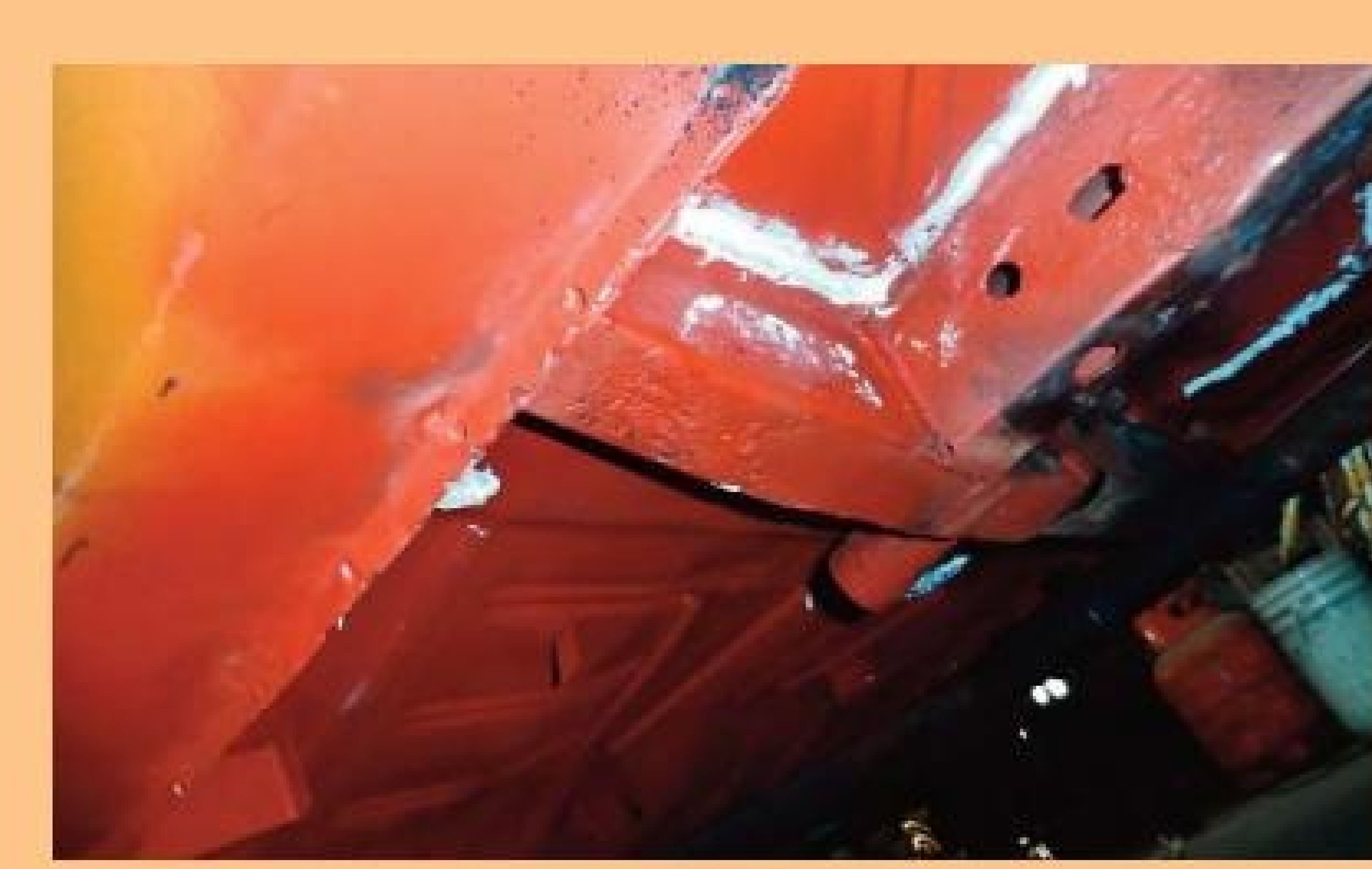
os de los 70











El piso fue remplazado por completo y soldado con aporte de bronce. Piezas como el zócalo y la parte inferior de guardabarros se reconstruyeron artesanalmente. Para conservar la rigidez original, las bandejas del piso fueron soldadas y selladas al falso chasis.

trarlas en buen estado es una dificultad tan creciente como la curva de los precios que pueden pedir por ellas.

Recientemente, dos ejemplares de esta etapa argentina han pasado por el taller El Orfebre para ser sometidas a un minucioso proceso de restauración: una cupé Torino de 1972 y una Cupé Dodge RT de 1974.

"En los últimos años estos autos tomaron valor de clásico. La más cotizada es la cupé Chevy, pero la más buscada es la cupé Dodge, tanto GTX como RT, por la sencilla razón de que hay muy pocas. Lentamente se está trabajando con mayor intensidad en estos vehículos de los que prácticamente no hay nada de repuestos", nos cuenta Enrique Llul, propietario de El Orfebre.

La cupé Dodge RT ingresó al taller con un piso muy deteriorado con precarias reparaciones que comprometían la estructura del casco. Su propietario había conseguido uno entero, totalmente original, con sus respectivas bandejas y túnel. El viejo piso fue removido por completo y remplazado por el nuevo. La pieza nueva fue soldada al falso chasis, se reparó el puente donde va la caja de velocidades, que también estaba picado, y se le efectuó el trabajo de contra zócalo para afirmar el piso. Inspirado en una solución aplicada en la carrocería del Torino, se

colocó una pieza de refuerzo de chapa 16 dispuesta en forma longitudinal entre el zócalo y el contra zócalo. Esta pieza fue debidamente soldada y sellada para evitar filtraciones de agua.

En un vehículo con carrocería autoportante suele haber un falso chasis, tanto delantero como trasero, pero en la parte central del casco los esfuerzos los hacen el contra zócalo, el zócalo y parte del piso. Si la bandeja no va solidaria al falso chasis se producen movimientos que afectan al tren delantero. El respeto hacia el diseño original es una línea de acción que marca una sensible diferencia entre un trabajo de reparación y otro de restauración, como bien lo explica Enrique: *"La reparación queda a criterio del chapista, mientras que en una restauración se debe reproducir fielmente la forma de la pieza y la manera en la que fue construida para no afectar la estructura del auto".*

Además del piso, la Dodge RT presentaba un avanzado estado de deterioro en las zonas inferiores de los guardabarros delanteros. Ante la falta de repuestos originales, el dueño y un amigo adquirieron otra cupé con un casco muy corroído pero del que todavía se podían recuperar algunas partes como los pasa ruedas delanteros y sectores de los guardabarros. El proceso de restauración consistió en recortar las partes sanas del casco oxidado y ensamblarlas en los paneles afectados del auto a restaurar. Luego del corte, se procedió a soldar las piezas a tope y luego a emparejar las uniones amolando en las caras interiores y exteriores.

Los zócalos tampoco estaban bien. En este caso, se recurrió a la ayuda de una plegadora para obtener una pieza construida con chapa 18 con una forma aproximada a la original. De manera artesanal, y mediante calor, se curvó la superficie hasta igualarla con la del estampado de fábrica. Este trabajo de moldura le brindó resistencia por forma a la chapa, como en las piezas de origen. El trabajo en la cupé Dodge se completó con el reemplazo de la tapa del baúl y en ajustes superficiales en el capot.

En el caso del Torino, el estado general era bueno. Las puertas y guardabarros delanteros presentaban un aspecto impecable. La tapa del baúl estaba muy bien y el techo mostraba algunas reparaciones de masilla. El trabajo de restauración estaba focalizado en los guardabarros traseros que presentaban notables ondulaciones como consecuencia de trabajos de reparación desprolijos.

Tanto en la cupé Torino, como en la Dodge, los guardabarros traseros son las piezas

más dificultosas de reparar. Por sus grandes dimensiones exigen un esmerado trabajo de terminación que elimine las irregularidades superficiales.

Del modelo de IKA-Renault se conseguían guardabarros originales a un valor de $6000 cada uno, prohibitivo para el bolsillo de su propietario. Como alternativa, se adquirieron dos reparaciones de guardabarros traseros que fueron mejoradas antes de ser colocadas en el auto. Además, se consiguieron dos buches exteriores de pasa ruedas. Allí comenzó la restauración.

Sin los buches y sin la luneta trasera, que fue especialmente desmontada, se hizo más accesible el trabajo sobre la pieza. Se quitó la reparación original, se soldó chapa con chapa y se planchó con martillo. Con una lima para chapa se procedió a emparejar la superficie. Los ajustes finales se hicieron con la ayuda de un sacabollos electrónico, una técnica empleada en autos contemporáneos. El techo tenía algunas reparaciones de masilla. Se le retiró el tapizado y se planchó por completo.

Tanto en el Torino como en la Dodge, el trabajo de El Orfebre llegó hasta la chapa limpia. Luego se aplicó una primera capa de anti oxido para derivarlos al taller de pintura donde se realizará el proceso final. ⌘







Por sus dimensiones, los guardabarros traseros son las piezas más complejas de restaurar. El trabajo final llega hasta la chapa limpia.